

ЗАСТИГЛА У ВІКАХ. ІСТОРІЯ ВІТЧИЗНЯНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ВИКАРБУВАНА У МІНІАТЮРІ МАЛОЇ ПЛАСТИКИ

У статті, через призму іменної відзнаки, показано історичний процес розвитку та становлення вітчизняного залізничного транспорту на початковому етапі його будівництва та експлуатації.

Ключові слова: залізничний транспорт, фалера, нагрудний знак, історична, культурна, художня спадщина.

Характерним явищем сучасного культурного процесу розвитку держави є підвищений інтерес усіх прошарків українського суспільства до історичного минулого, першоджерел своєї історії. Адже культурна спадщина збереглась до наших днів не тільки у вигляді відомих широкому загалу монументальних історичних споруд, але і маловідомих мініатюрних мистецьких виробів, що також мають значну історичну, культурну і наукову цінність [1].

Залізнична фалеристика – колекціонування емблем, нагрудних знаків, жетонів, медалей, присвячених залізничній тематиці. На цих об'єктах колекціонування у зображеннях і написах відбита історія залізниць, зразки залізничної техніки, досягнення і розвиток залізничного транспорту. При колекціонуванні предмети залізничної фалеристики розподіляються на службові, академічні, членські, пам'ятні, сувенірні. Одним з перших знаків на теренах колишньої Російської імперії був технічний знак (емблема) залізничного транспорту, затверджений у 1830 році. Він являв собою покладену хрестоподібно сокиру та якір. Сокира та



якір символізували єдність водяних і сухопутних шляхів сполучень. Замість гладких гудзиків на мундирах та іншому форменому одязі інженерів корпусу шляхів сполучень було наказано носити гудзики з цією емблемою. Знак проіснував більше ста років і у 1934 році був замінений на сучасний технічний знак – ключ і молоток [2].

Про початок будівництва та експлуатації попередників існуючих сьогодні залізниць нагадують оригінально виконані іменні жетони, які давали право його власнику на безкоштовний проїзд по залізниці. Ці витвори ювелірного мистецтва малої пластики виготовлені із золота, срібла з застосуванням багатобарвних емалей і фініфті. До їхнього виготовлення доклали руку медальєри відомих ювелірних фірм, у тому числі і дому Фаберже. Золоті жетони вручались високопоставленим та впливовим посадовцям, а також членам правлінь залізничних товариств.

Наведемо декілька прикладів таких жетонів, які використовувалися на залізницях, які пролягали територією сучасної України.



Товариство Південно-Західних залізниць

Височайше затвердженим 17 лютого 1878 року Положенням Комітету міністрів було утворене «Товариство Південно-Західних залізниць».

Південно-Західні залізниці мали після об'єднання мережу магістральних ліній загальною протяжністю більше 2000 верст, сім кінцевих станцій (Київ, Одеса, Унгени, Єлисаветград, Волочиск, Радзівилів, Граєво) і десять вузлових: Роздільна, Бендери, Бірзула, Жмеринка, Козятин, Фастів, Ковель, Брест, Білосток, займали територію біля 300 тис. квадратних верст з населенням 16 мільйонів чоловік. Залізничні колії Товариства склали найкоротший шлях між Чорним і Балтійськими морями та мали велике стратегічне значення по вивозу хлібних культур в порти. Крім того більша частина мережі Південно-Західних залізниць розміщувалась в басейнах суднохідних річок Дніпра та Дністра, що впадали в Чорне море, і тільки північна ділянка головної лінії залізниць від Бреста до Граєво перетинала річку другорядного значення, що впадали в Балтійське море.

Оригінально виконаний жетон об'єднаних Південно-Західних залізниць, – на срібних шпалах надпис: Одеська, Києво-Брестська, Бресто-Граєвська залізниці. На шпалі накладений надпис із золотих рейок із викарбуваною новою назвою товариства «Юго-Западные железные дороги» і рік об'єднання – 1878.

Акерманська залізниця

Жетон Акерманської залізниці (у 1913 р. сполучила місто Акерман з Кишиневом, а у 1917 році – з Одесою) виконаний з позолоченого срібла, розмі-

ром 25х28 мм, належав представникові банківського капіталу, що брав участь у будівництві залізниці К.Э. Бояру. Яскраве, на високому ювелірному рівні виконання лицевої сторони із застосуванням світло-зеленої емалі і захоплююче, динамічне виконання реверса – паровоз на фоні морських суден на Чорному морі, на всіх парах мчить у місто-фортецю Акерман, підкреслюють неповторну красу жетона, символізуючи єднання миль і верст.

Ландварово(Лібаво)-Роменська залізниця

Впродовж тривалого часу у тогочасній пресі активно обговорювалося питання про з'єднання залізницею хлібородних місцевостей України



з незамерзаючими портами Прибалтики. Було прийнято рішення про будівництво Ландварово-Роменської (Конотопської) залізниці, управління якої знаходилося у Мінську. Залізниця проходила по територіях Курляндської, Ковенської, Виленської, Мінської, Могилівської, Чернігівської та Полтавської губерній. У 1891 році залізниця була викуплена у казенну власність і перейшла у відання Міністерства шляхів сполучення.

Кінцевим пунктом будівництва залізниці було обрано українське місто Ромни (Сумська область).

Фастівська залізниця

Виникнення і функціонування маловідомої Фастівської залізниці пов'язано, у першу чергу, із сахарозаводчиками Бобринськими. Залізниця з від-



Лозово-Севастопольська залізниця
Срібло. Позолота. 1872–1874 рр.



Поліські залізниці. 1890-1902 рр.

Південно-Східні залізниці
Золото. Емалі



Токмакська залізниця. 1911 р.

Чорноморська залізниця
Золото. Емалі



Московсько-Києво-Вороніжська залізниця
Золото. 1868-1895 рр.



Курсько-Харківсько-Азовська залізниця
Золото. Емалі. 1868-1869 рр.



Галиційські залізниці (сучасна Львівська)
1914-1915 рр.



Єкатерининська залізниця
(сучасна Придніпровська і частина
Донецької залізниць)



Північно-Донецька залізниця
Срібло. Емаль. 1908-1911 рр.

Перше товариство під'їзних
залізничних колій. 1893 р.



Курсько-Харківсько-Катеринославська
залізниця. 1869 р.

галуженнями протяжністю 334 версти була відкрита для руху 23 листопада 1876 року. З 1 січня 1897 року приєднана до Південно-Західних залізниць [3].

Таким чином, про початок будівництва та експлуатації існуючих нині залізниць нагадують оригінально виконані із золота, срібла та застосуванням багатобарвних емалей, фініфті іменні жетони. До розробки дизайну жетонів залізниць і їхнього випуску доклали руки кращі художньо-ювелірні майстерні Москви,

Петербурга, Києва, в т. ч. і Фаберже, зробивши більшість з них виробами ювелірного мистецтва малої пластики світового рівня. Застосування дорогоцінних металів, різних емалей у сполученні з різноманіттям колірної гами і відтінків, складність форми і дизайну змушують сьогодні із завмиранням серця розглядати і вивчати історію їх появи. Адже за кожним жетоном простежується не тільки доля їхнього власника, але історія розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Джерела та література

1. Денисенко Г. Культурна спадщина у формуванні історичної пам'яті: події 1941-1942 рр. в пам'ятках // Краєзнавство. – 2011. – №2. – С. 40-55.
2. Фалеристика железнодорожная // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – С. 483-484.
3. Лапин В.П. Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта. Книга 1: Знаки и жетоны железных дорог императорской России. – К.: Украинское научное общество краеведения, геральдики и фалеристики; ООО «Украинская академия геральдики, товарного знака и логотипа», 2008. – 392 с.

Владимир Лапин

Застывшая в веках. История отечественного железнодорожного транспорта, вылитая в миниатюре малой пластики

В статье, через призму именного знака отличия, показан исторический процесс развития и становление отечественного железнодорожного транспорта на начальном этапе его строительства и эксплуатации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, фалера, нагрудный знак, историческое, культурное, художественное наследие.

Vladimir Lapin

Frozen in centuries. The history of national railway imprinted in small plastic miniature

In the article in the light of a nominal award, author shows the historical development and establishment of national rail transport at the initial stage of its construction and operation.

Key words: railway transport, falera, breastplate, historical, cultural, artistic heritage.